EXPLORATEURS

UN TRAIN PEUT EN CACHER UN AUTRE

LE PAYS MONTS ET BARRAGES ET LES CHEMINS DE FER (TRAIN ET TRAMWAY)

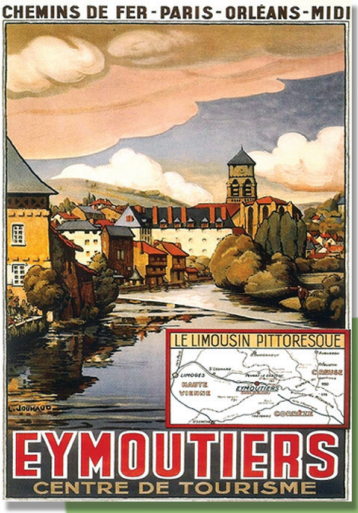
LIVRET 6-12 ANS

VILLES & PAYS D'ART & D'HISTOIRE

UNE RÉVOLUTION !

Durant des siècles, la façon de se déplacer a peu évolué. À pied, à cheval ou en calèche, les voyages étaient longs. Plusieurs jours étaient nécessaires pour traverser la France. Au XIXe siècle, le **chemin de fer (voies ferrées où circule le train)** va révolutionner le transport : Paris n'est plus qu'à 16h de Marseille, et il ne faut plus que 10h pour rejoindre Limoges (au lieu de 10 jours en diligence*) !

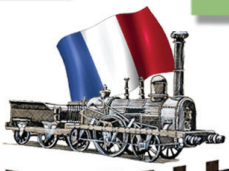
En France, le chemin de fer se développe peu à peu à partir de Paris, formant un réseau en étoile. Chaque territoire veut être desservi. Des compagnies locales se créent pour construire et gérer ce nouveau réseau : 42 au milieu du XIXe siècle, qui se regrouperont pour n'en former plus que 6**. En 1938, l'ensemble des compagnies est réuni pour former la SNCF***.



Le train permet de découvrir de nouveaux lieux (affiche réalisée par Léon Jouhaux, artiste limousin).

Eymoutiers

Le développement du chemin de fer a permis l'unification de l'heure en France !



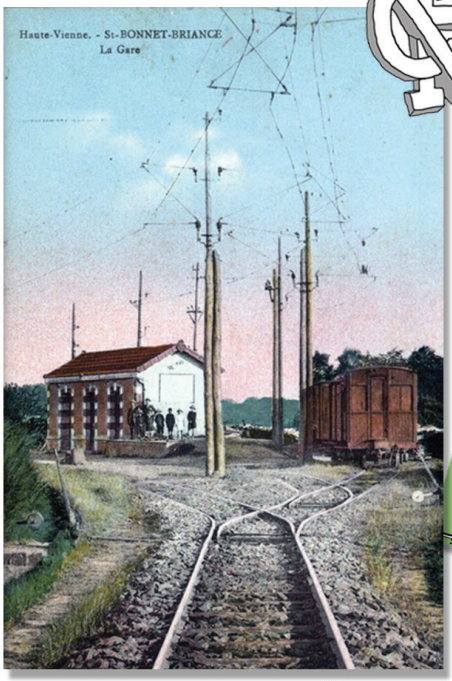
1803 — Le britannique Richard Trevithick invente la machine à vapeur

1827 — Première ligne de chemin de fer en France : Saint-Étienne à Andrézieux - transport de charbon

1837 — Première ligne de voyageurs entre Paris et Saint-Germain-en-Laye

1856 — Premier train en gare de Limoges (Paris est à 10h de Limoges)

*Diligence : voiture fermée tirée par des chevaux - **Voir carte p. 4 - ***SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français



Les tramways sont des voies ferrées moins larges que celles du train, implantées sur le bord des routes. Le premier tramway circule à New-York en 1832 (1838 en France). D'abord réservés aux villes et tirés par des chevaux, les tramways à vapeur puis électriques gagnent les campagnes.

Dans notre département, ce n'est que vers 1860 que l'on commence à réfléchir à la construction d'un tramway. Le réseau de tramway des « Chemins de fer Départementaux de la Haute-Vienne » (CDHV) est mis en service en 1912. 4 lignes permettaient de circuler dans l'ensemble du département : 344 km alimentés en électricité par le barrage de Bussy (Eymoutiers). La ligne 4 (Limoges - Peyrat-le-Château) transportait en 3h40 voyageurs et marchandises, colis et courrier.

+ d'infos sur le barrage de Bussy page 14

EN PLUS !

Grâce au barrage de Bussy, l'électricité arrive dans les bourgs et villages traversés par le tramway !

1881 — Inauguration de la **ligne de train Limoges - Eymoutiers**

1883 — Prolongement de la ligne de train entre Eymoutiers et Meymac

1912 — Mise en service du **tramway départemental de la Haute-Vienne**

1949 — Suppression du tramway départemental, concurrencé par le transport routier

LES SIX COMPAGNIES

Calais
Dunkerque
Boulogne
Lille
Arras
Amiens
Cherbourg
Le Havre
Rouen
Caen
Reims
Charleville-Mézières
Paris
Metz
Nancy
Brest
Troyes
Rennes
Le Mans
Orléans
Lorient
Belfort
Angers
Tours
Besançon
Nantes
Dijon
Nevers
Poitiers
Genève
La Rochelle
Angoulême
Limoges
Clermont-Ferrand
Lyon
Chambéry
Saint-Etienne
Grenoble
Brive
Valence
Bordeaux
Agen
Avignon
Nice
Montpellier
Toulouse
Bayonne
Marseille
Tarbes
Toulon
Pau
Perpignan

- Est
- Nord
- Etat
- Paris-Orléans
- Midi
- Paris-Lyon-Méditerranée

Combien de compagnies dois-tu utiliser pour aller de Bayonne à Lille en passant par Paris ? Trace le trajet de ville en ville !

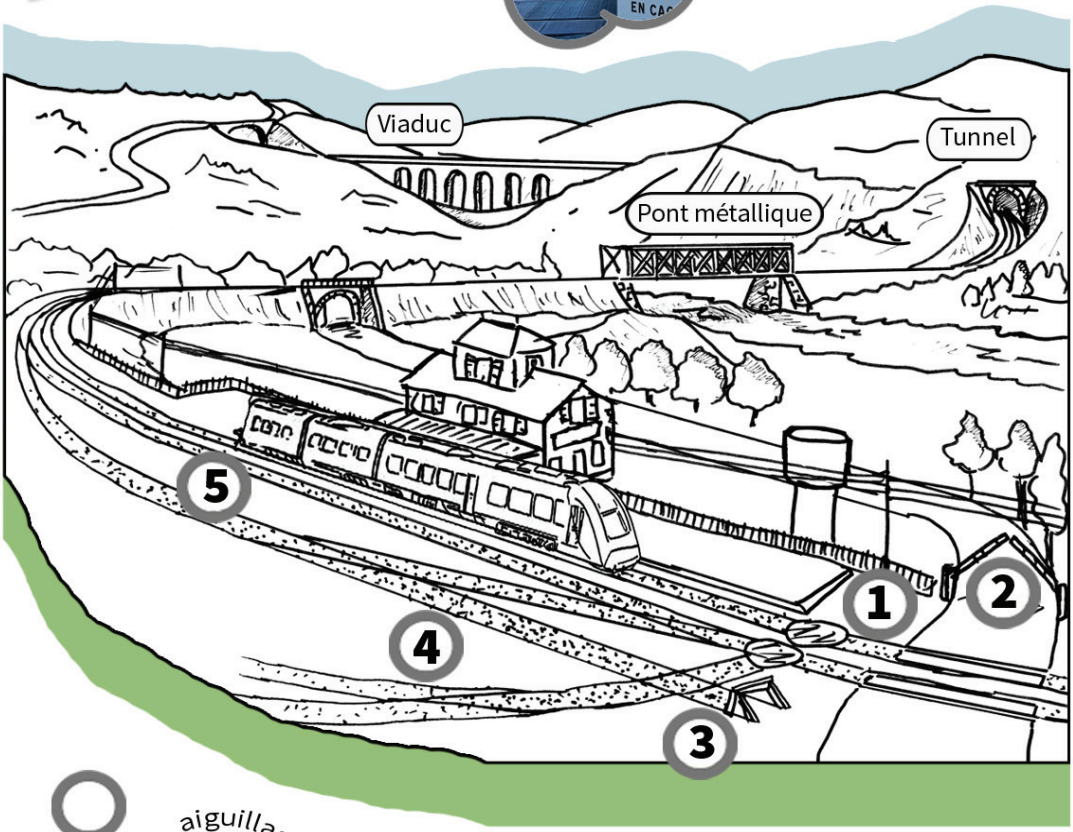
LE RÉSEAU DU TRAMWAY

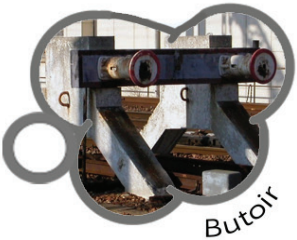
- Gare de tramway
- Ligne 1 Limoges - Saint-Mathieu - Rochechouart
- Ligne 2 Limoges - Saint-Sulpice-les-Feuilles et embranchements vers Razès et vers Bussière-Poitevine
- Ligne 3 Limoges - Oradour-sur-Glane - Saint-Junien et embranchement vers Bussière-Poitevine
- Ligne 4 Limoges - Peyrat-le-Château
- Voie ferrée (train)

Le réseau du tramway complétait celui du train : le train servait à relier les grandes villes ; le tramway desservait les campagnes.

LES MOTS DU RAIL

Donne à chaque élément son numéro et colorie le dessin !





*Ballast : pierres concassées tassées sous les traverses** d'une voie ferrée - **Traverses : planches en bois entre les rails

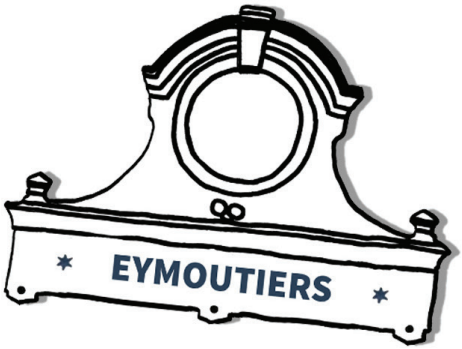
TRAIN ET TRAM DU PAYS MONTS ET BARRAGES

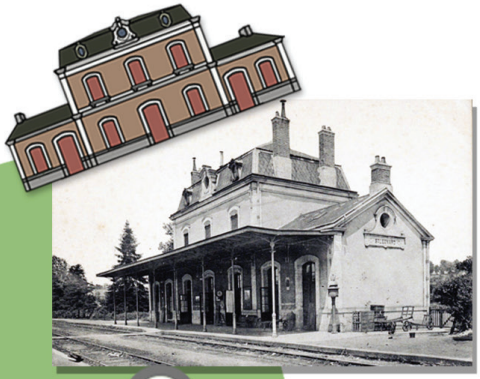
Le train et le tramway traversaient l'ensemble de notre territoire. Trois projets existaient pour le chemin de fer (train) : suivre la vallée de la Vienne ; monter sur la rive droite ; ou passer rive gauche. L'itinéraire de la vallée a été choisi car il permettait de desservir les nombreuses usines installées le long de la rivière.
La ligne du tramway est venue compléter le réseau du train, en passant par des zones qu'il ne desservait pas.
La construction des voies du tramway est plus simple que pour le train : le tramway suit les routes existantes, alors que le train emprunte une voie ferrée créée de toutes pièces, coûteuse et longue à construire.

D'autres projets de lignes de tramway n'ont jamais vu le jour : jusqu'en Creuse depuis Peyrat-le-Château, jusqu'à la Corrèze depuis Linards...

LES GARES DU TRAIN

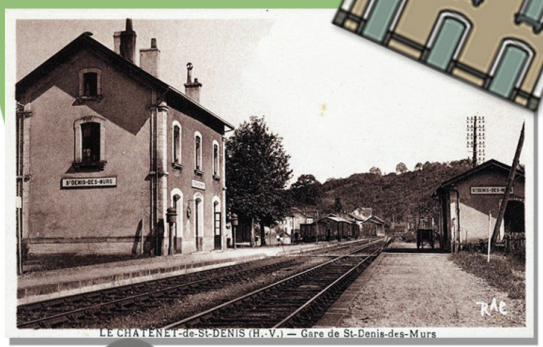
Plusieurs compagnies se sont succédées pour construire la ligne Limoges - Eymoutiers : la Compagnie des Charentes est rapidement remplacée par les Chemins de Fer de l'État, qui cèderont en 1883 la ligne à la Compagnie du Paris-Orléans. Cela explique les différences de style entre les gares.
Les premières gares étaient des bâtiments provisoires, en bois.





Saint-Léonard-de-Noblat
Compagnie des Charentes

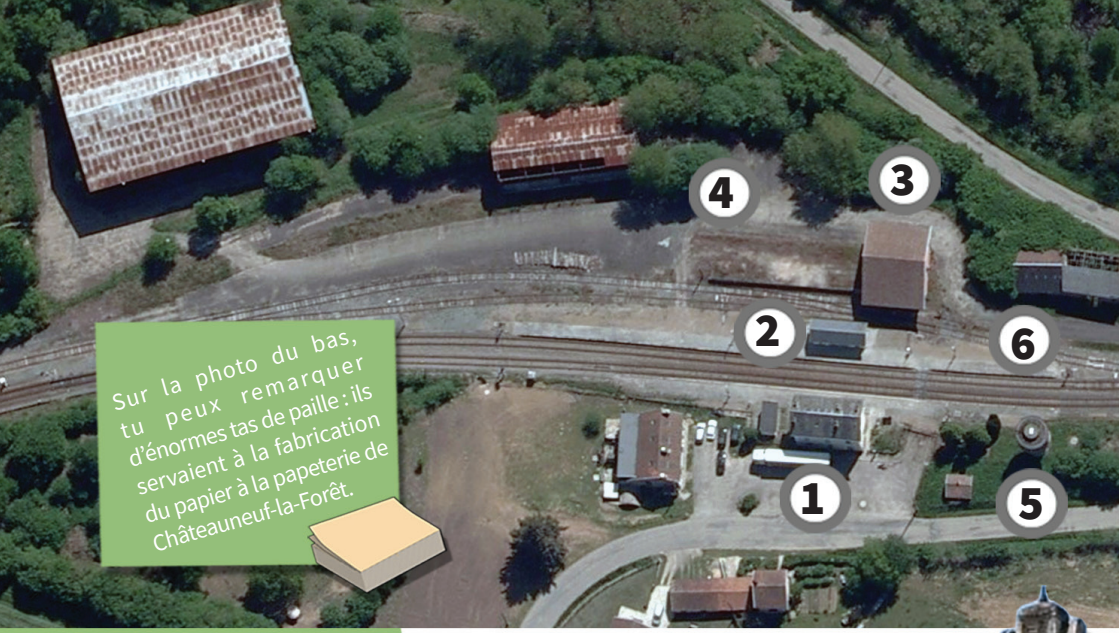
Farebout
Compagnie du Paris-Orléans



Saint-Denis-des-Murs
Compagnie du Paris-Orléans

À l'aide de la carte page 7, trouve le nombre de gares identiques à celles de :
- Farebout
- Saint-Léonard-de-Noblat
- Saint-Denis-des-Murs

et inscris-le dans chaque cercle.



Sur la photo du bas, tu peux remarquer d'énormes tas de paille : ils servaient à la fabrication du papier à la papeterie de Châteauneuf-la-Forêt.

Au XIX[e] siècle, les gares étaient appelées « stations » ou « haltes ». Les stations étaient réservées aux chefs-lieux de commune, les haltes étaient des points d'arrêt intermédiaires avec moins de services.

Une gare comprend plusieurs bâtiments, chacun avec une fonction particulière.

La gare de Châteauneuf-Bujaleuf est la plus complète, avec tous ses bâtiments d'origine (jusqu'à la suppression de sa halle).

1 - Bâtiment-Voyageurs
(qu'on appelle souvent « gare »)

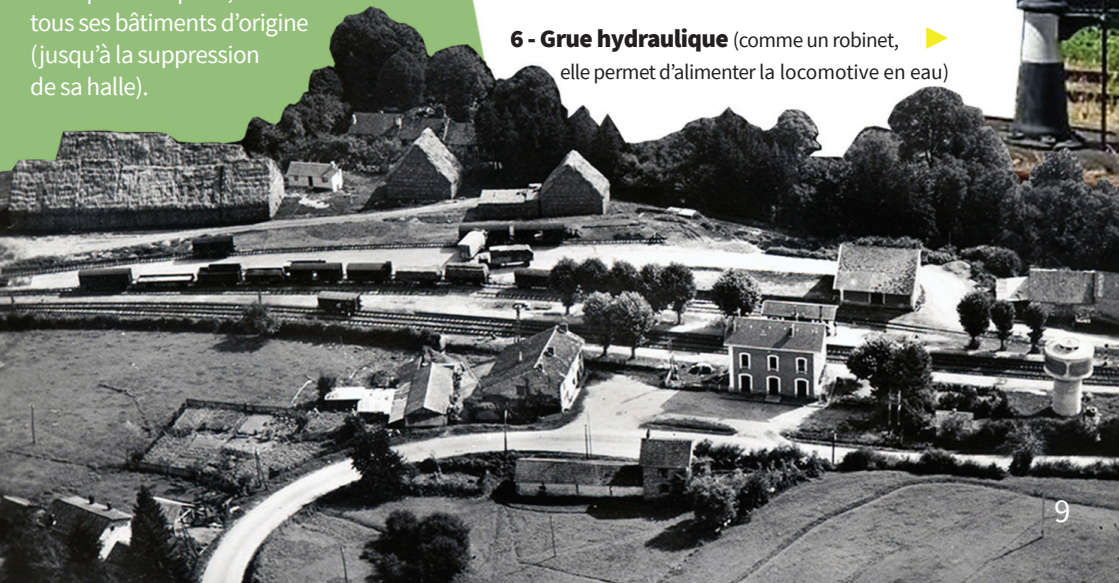
2 - Quai et abri de quai

3- Halle à marchandises (détruite entre 2018 et 2020)

4 - Quai découvert

5 - Château d'eau

6 - Grue hydraulique (comme un robinet, elle permet d'alimenter la locomotive en eau)



DE TUNNELS EN VIADUCS

La ligne Limoges-Eymoutiers est un véritable **chemin de fer de montagne**, avec des pentes importantes qui ont nécessité la construction d'ouvrages d'art nombreux, transformant les paysages : pas moins de 8 tunnels, 2 galeries et 8 ponts et viaducs* !

La base de construction de ces ouvrages s'appelle **une arche (ou un arc)** : on commence par construire les ***piles*** (pieds verticaux), puis on place les pierres (***claveaux***) sur un ***cintre**** en bois qui sera retiré à la fin des travaux.

** cintres en rouge ci-contre*

Le seul ouvrage d'art du tramway est le viaduc de Rancon (hors Pays Monts et Barrages).

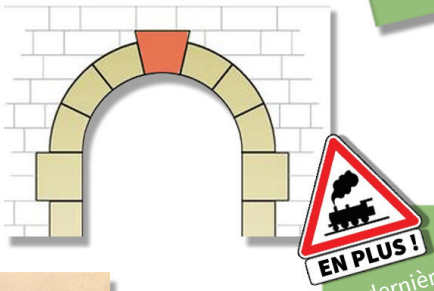
*Un **viaduc** est un très grand pont avec de nombreuses arches, construit pour franchir des vallées. C'est le cas du viaduc de Bussy-Varache (entre Augne et Eymoutiers) : 10 arches, 125 m de long.

Le tunnel de Farsac (Eymoutiers), surnommé tunnel « sourd », est le plus long de la ligne (285 m).

Avec ses 26 m de haut et ses 22 arches sur près d'un demi kilomètre, le viaduc de Saint-Léonard-de-Noblat est le plus haut et le plus long de la ligne.

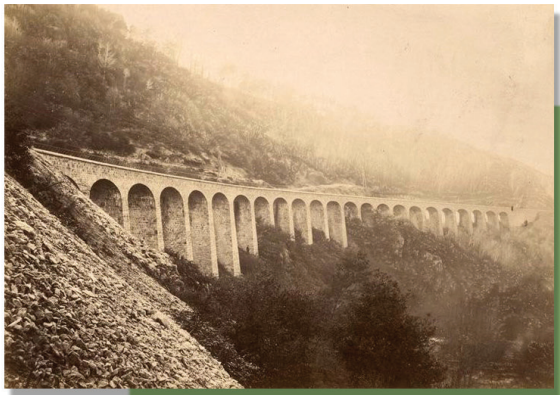
Le « tunnel dur » (tunnel de Couégnas - Eymoutiers) : le seul de la ligne taillé directement dans la roche.

Pont métallique à Eymoutiers



EN PLUS !

La dernière pierre posée sur l'arc s'appelle la clef : sans elle, tout s'écroule !

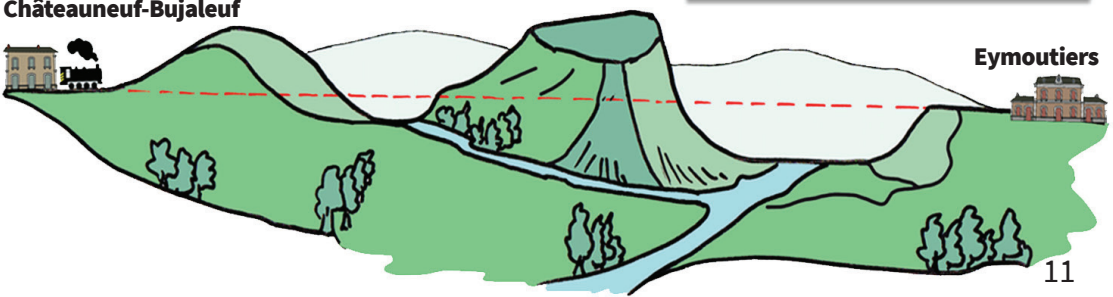


Le viaduc des 24 piles (Eymoutiers) ne traverse pas une vallée, mais suit la pente abrupte du relief.

Le tronçon de la ligne entre Châteauneuf-Bujaleuf et Eymoutiers est celui où il y a le plus de ponts, viaducs et tunnels. Inspire-toi des ouvrages d'art pour aider la locomotive à se rendre en gare d'Eymoutiers en complétant le dessin.

Châteauneuf-Bujaleuf

Eymoutiers



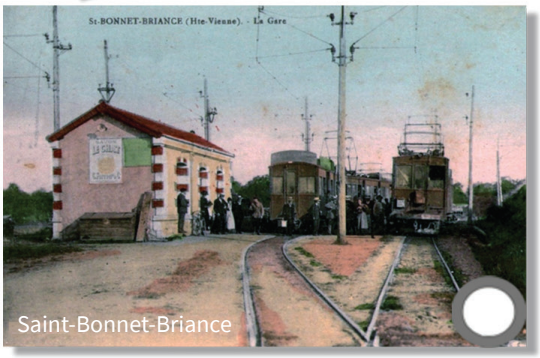
LES GARES DU TRAMWAY

Les gares du tramway ont une architecture identique : murs blancs, encadrements de portes en brique. Selon leur importance, les bâtiments sont plus ou moins grands. Il y a 3 types de gares :

1 - **La halte** : simple bâtiment de 7 m sur 3 m accueillant voyageurs et colis.

2 - **La station de 2e classe** : comme la halte avec en plus un quai découvert, des voies de croisement et de garage, et parfois une halle à marchandises.

3 - **La station de 1re classe** : un bâtiment-voyageurs avec étage pour le logement du chef de gare, une halle à marchandises et un quai.

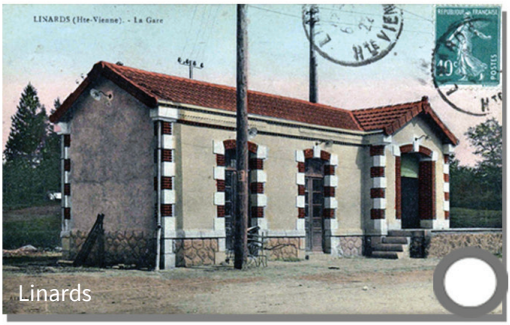


Saint-Bonnet-Briance

Peyrat-le-Château

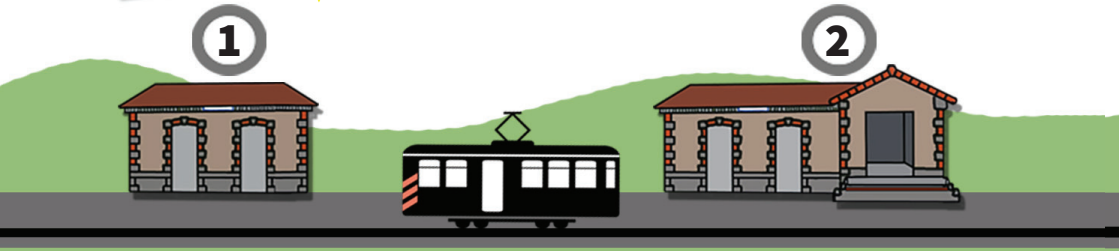
La gare de Peyrat était la plus complète de la ligne : bâtiment-voyageurs à étage (***a***), halle à marchandises (***b***), quai découvert (***c***) et cellier* (***d***).

** lieu de conservation des denrées (vin, légumes...).*



Linards

Pour chaque image, écris le numéro du type de gare correspondant en t'aidant des modèles ci-dessous.

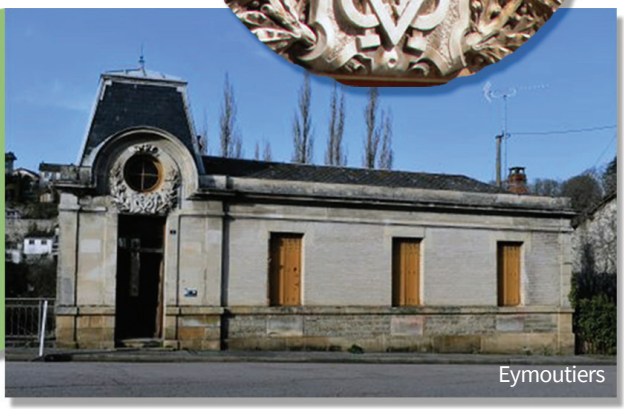


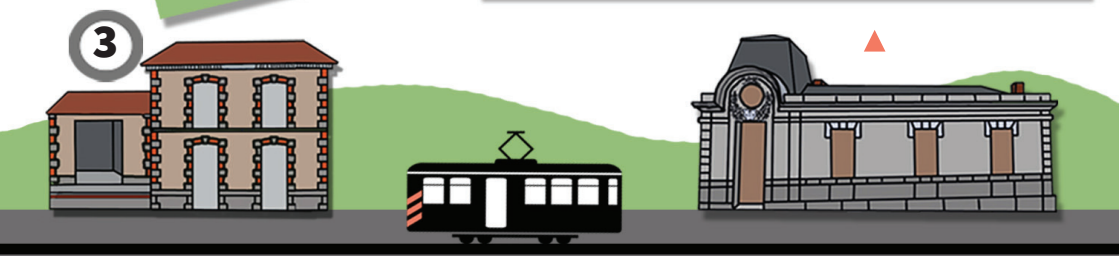
Châteauneuf-la-Forêt

Saint-Amand-le-Petit

Sautour - La Bessade (Linards)

La gare d'Eymoutiers ne ressemble pas aux autres gares du réseau. Cela s'explique par sa proximité avec le chemin de fer (train) dont elle partage un quai. Au-dessus de la porte est sculpté le sigle CDHV : « Chemins de fer Départementaux de la Haute-Vienne ».


Eymoutiers



LE BARRAGE DE BUSSY

Premier grand barrage sur la Vienne, il permet d'alimenter en électricité les 344 km du réseau du tramway, dans tout le département ! Un exploit pour l'époque (le barrage est terminé en 1912). Il mesure 11 m de haut et utilise la force de l'eau pour produire de l'énergie. Quand il n'y avait pas assez d'eau dans la rivière, l'usine à vapeur de l'Aurence à Limoges prenait le relais pour assurer la production électrique et permettre aux tramways de circuler.

Aujourd'hui, l'usine de Bussy produit toujours de l'électricité.

EN PLUS !

Tu remarqueras sur la gauche du barrage un drôle d'escalier. C'est une échelle à poissons qui permettait aux saumons de remonter la Vienne pour se reproduire sur leur lieu de naissance !

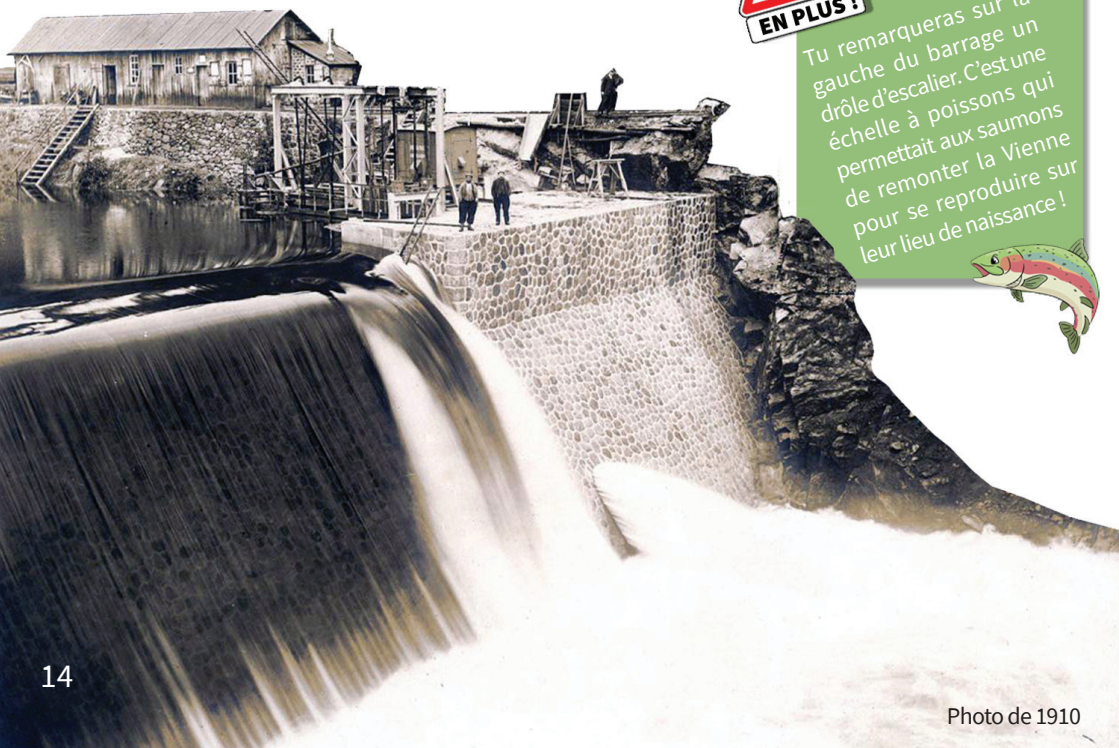
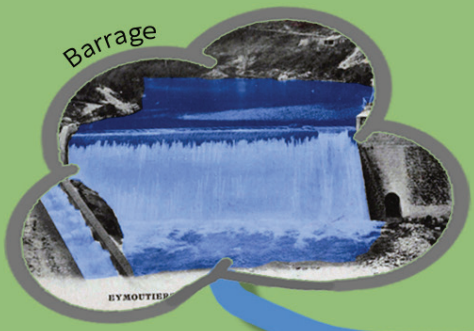


Photo de 1910

Barrage



Canal

Du barrage part un canal de 1,6 km (en partie souterrain), qui va jusqu'à une conduite forcée pour alimenter l'usine hydroélectrique dans laquelle 2 turbines produisent l'électricité.

conduite forcée

Turbines

Vers la Vienne

LE CIRCUIT DE L'EAU

Canal

Conduite forcée

Usine hydroélectrique avec turbines

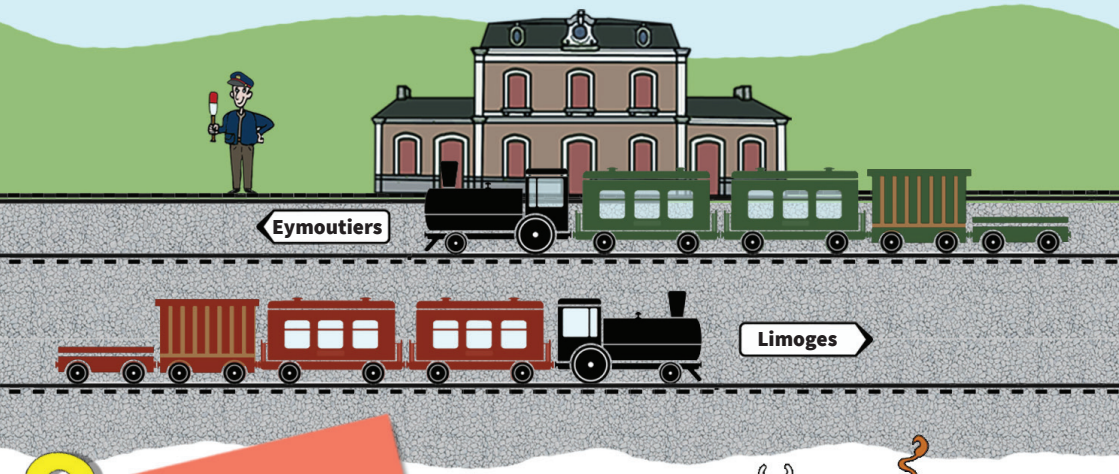
Vers la Vienne

CE QU'ON TRANSPORTAIT

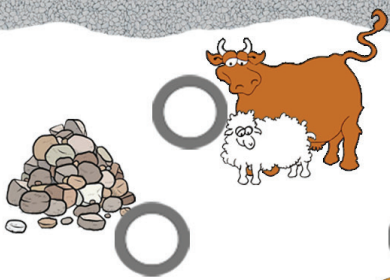
Le train et le tramway vont permettre d'expédier et de recevoir un grand nombre de marchandises. Le **fret** ferroviaire (transport de marchandises) fut longtemps important. Les nombreuses papeteries pouvaient recevoir la paille et expédier leur papier. Les usines de porcelaine recevaient le charbon nécessaire pour alimenter leurs fours. Les pierres des carrières étaient expédiées, tout comme le bois. Les engrais et la chaux qui arrivaient par le train permettaient aux paysans de meilleures récoltes. Ils vendaient aussi plus de bêtes. De nouvelles denrées pouvaient nous parvenir, comme le vin ou les produits des pays étrangers (thé, café, épices). Les voyageurs pouvaient aussi envoyer des colis ou leur courrier.

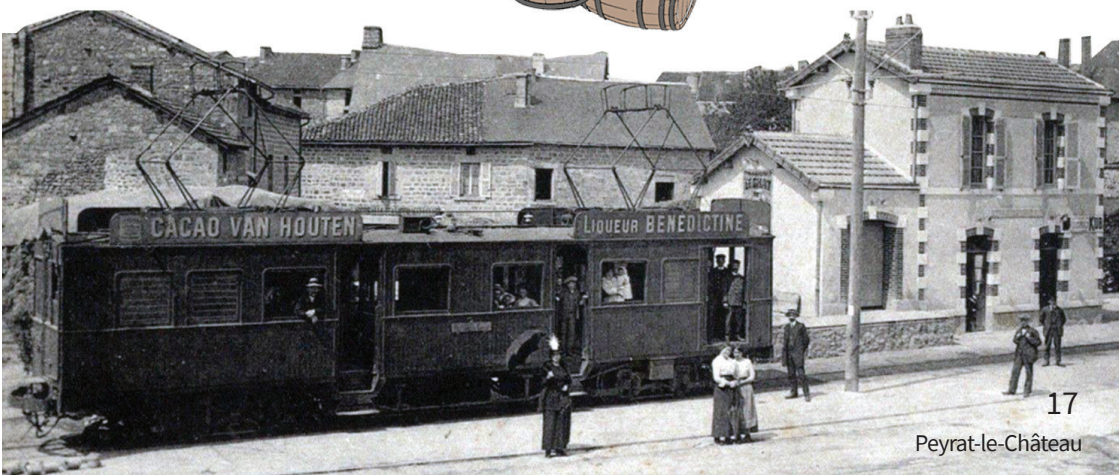
EN PLUS !

Avant l'arrivée du tramway, la papeterie de Châteauneuf-la-Forêt avait son propre petit train pour aller chercher la paille à la gare de Châteauneuf-Bujaleuf (train).



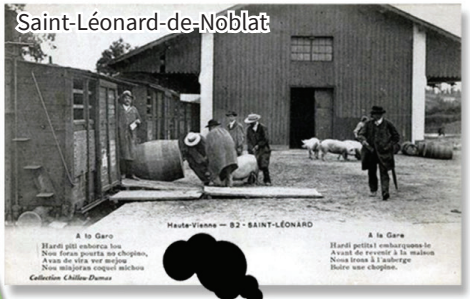
Aide le chef de gare à répartir les marchandises dans les bons trains en leur attribuant la couleur qui correspond :
- rouge pour les **exportations** (ce qu'on envoie à l'extérieur)
- vert pour les **importations** (ce qui arrive chez nous).



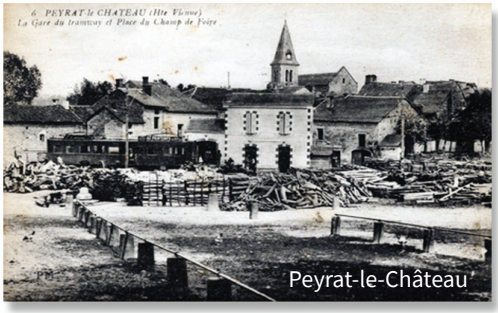


Autour des gares, de nouveaux quartiers voient le jour. À Saint-Denis-des-Murs, une poste a été construite (le courrier partant en train), ainsi qu'un hôtel-restaurant pour recevoir les Limougeauds venant pêcher le week-end.

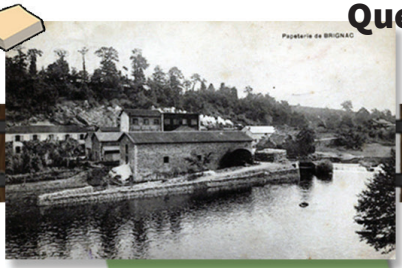
Ces quartiers fourmillaient d'activité. Le chargement et le déchargement des marchandises étaient permanents. Le bois et la paille étaient stockés à l'extérieur, les produits plus fragiles dans la halle à marchandises qui, avec ses doubles portes donnant sur le quai et la cour de la gare, permettait le **transbordement** (transfert) des marchandises plus facilement de la charrette au wagon. À Eymoutiers, une zone était réservée uniquement au bétail. Un quai commun au train et au tramway facilitait le transfert des produits.



Déchargement à la gare de tramway de Linards en 1924 par l'entreprise de transports de Léon Jeandillou (qui tient sa nièce dans ses bras)

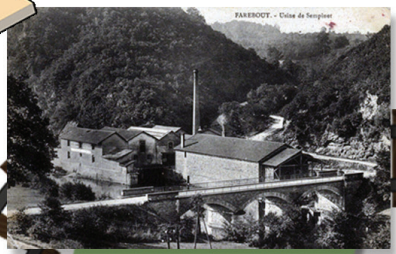


Quelques productions le long des lignes...

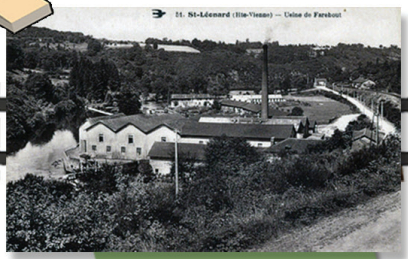


Papeterie de Brignac
Royères

Foire de Saint-Léonard
-de-Noblat

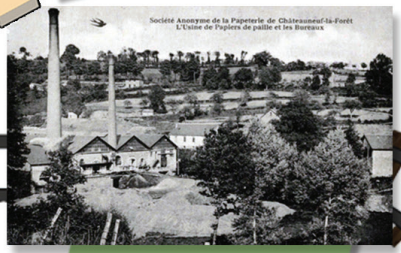


Papeterie de Sempinet
Eybouleuf



Papeterie de Farebout
Saint-Léonard-de-Noblat

Saint-Denis-des-Murs
Usine à tan*



Châteauneuf-la-Forêt
Papeterie

Peyrat-le-Château
Papeterie

Foire d'Eymoutiers

*poudre d'écorce de bois utilisée par les tanneries pour transformer les peaux en cuir

CE QUI RESTE DES TRAINS

Aujourd'hui, les conditions de transport des marchandises et voyageurs ont changé. Les gares se sont adaptées et certaines ont été détruites.

Le tramway s'arrête définitivement en 1949 face à la concurrence du transport routier. Lignes électriques et rails sont supprimés. Seules quelques gares survivent, certaines transformées depuis en maisons.

Le train voit son trafic diminuer (fin du fret marchandises en 2009). Les gares de Bussy-Varache et Plainartige sont détruites, celle de Saint-Denis-des-Murs est désormais une maison.

Ce qui reste de ces 2 lignes est devenu un **patrimoine**, un témoin de l'histoire de ces trains qui ont marqué notre territoire.

Bussy-Varache (Eymoutiers) fermée en 1968 puis détruite

Lucie, dernière gérante de la gare de Plainartige (Nedde), détruite en 1964

EN PLUS !

Le bâtiment rouge sur la photo ci-dessous n'est pas la halle à marchandises mais un garage à locomotives.

Eymoutiers
Train touristique à vapeur

QUELQUES GARES DU TRAMWAY

Leycuras (Saint-Paul) :
en 1938 avec sa receveuse, Marguerite / en 2016, transformée en maison, façade conservée / en 2022, totalement modifiée par une extension qui masque l'ancienne façade

EN PLUS !

Tu peux découvrir ce patrimoine :
- en allant visiter le Musée HistoRail® à Saint-Léonard-de-Noblat ▶ **www.historail.com**
- en voyageant à bord du train touristique à vapeur l'été ▶ **www.trainvapeur.com**

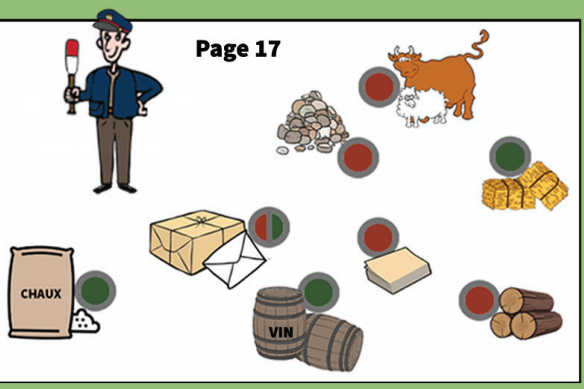
SOLUTIONS DES JEUX

Page 4

Pour aller de Bayonne à Lille, tu dois utiliser 3 compagnies.

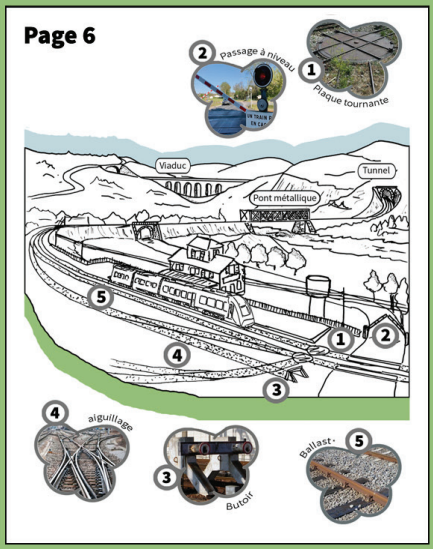
Page 11 Pour aider la locomotive à se rendre à Eymoutiers, tu dois dessiner un tunnel pour traverser la colline, un pont pour franchir la vallée, un autre tunnel et enfin un viaduc (long pont).

Page 17

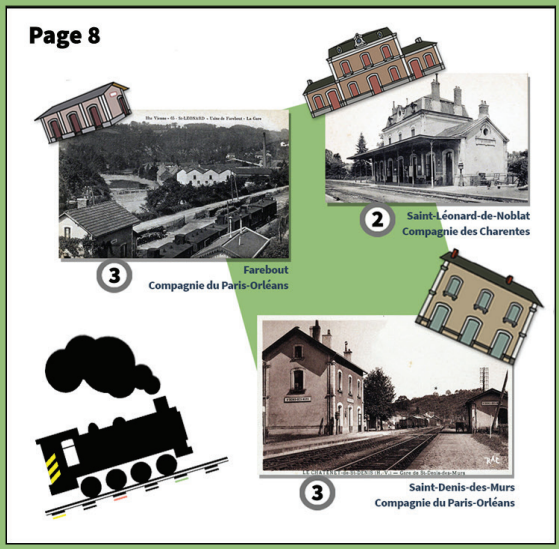


Pages 12-13

Page 6



Page 8



UN TRAIN PEUT EN CACHER UN AUTRE

Ce livret jeune public accompagne l'exposition « Un train peut en cacher un autre », créée en 2023 par le Pays d'art et d'histoire de Monts et Barrages. 18 panneaux regroupent **plus de 200 documents d'archives, photos et cartes, agrémentés d'explications pédagogiques afin de comprendre l'histoire du train et du tramway sur le Pays Monts et Barrages**, et comment ces modes de transport ont révolutionné la vie sur ce territoire rural entre la fin du XIXe siècle et les années 1950.

Pour réaliser ce travail, l'équipe du Pays d'art et d'histoire a mené **3 années de recherche et de collecte de mémoire auprès de particuliers pour transmettre témoignages et images inédites** (16 000 photos prises aux Archives départementales, des dizaines de particuliers rencontrés...).

Nous avons aussi sollicité notre **réseau d'associations spécialistes du patrimoine local et de la question ferroviaire** : HistoRail® (musée du chemin de fer à Saint-Léonard-de-Noblat – www.historail.com), le Conservatoire Ferroviaire Territoires Limousin Périgord qui organise les circulations touristiques du train à vapeur l'été (www.trainvapeur.com), les associations du Cercle Historique Pelaud (Eymoutiers), Connaissance et Sauvegarde de Saint-Léonard, la Société historique du canton de Châteauneuf-la-Forêt, l'association Peyrat-Patrimoine… que nous remercions chaleureusement pour leur aide précieuse.

Cette exposition itinérante est accessible sur notre site internet :
www.pahmontsetbarrages.fr/animations/expositions/un-train-peut-en-cacher-un-autre/
Elle circulera sur l'ensemble des 34 communes de notre territoire dans les années à venir.

Crédits photos (dans l'ordre d'apparition) : Photothèque Paul Colmar (première de couverture : Saint-Léonard-de-Noblat - p.9 Châteauneuf-la-Forêt - p.13 Châteauneuf-la-Forêt - p.18 Châteauneuf-la-Forêt). ***Association Cercle Historique Pelaud*** (p.2 affiche Eymoutiers - p.5 ticket de tramway - p.10 Tunnel de Farsac - p.14 photo barrage Bussy, 1910 - p.11 toutes les photos sauf la conduite forcée - p.18 Eymoutiers - ***Jean Riboulet*** : p.20 Bussy-Varache vers 1960). ***Archives départementales de la Haute-Vienne*** (cartes postales : p.2 gare Eymoutiers 46 Fi 1698 - p.3 Saint-Bonnet-Briance 46 Fi 3185 et Châteauneuf-la-Forêt 46 Fi 1223 - p.8 Farebout 46 Fi 3618, Saint-Léonard-de-Noblat 46 Fi 3415 et Saint-Denis-des-Murs 46 Fi 4075 - p.10 viaduc de Rancon 46 Fi 5109 - p.11 Eymoutiers pont métallique 46 Fi 1771 - p.12 Linards 46 Fi 1329 - p.14 barrage Bussy avec passe à poissons 46 Fi 1467 - p.16 locomotive à vapeur Châteauneuf-la-Forêt 46 Fi 1178 - p.17 Peyrat-le-Château 46 Fi 2184 - p.18 Saint-Léonard-de-Noblat 46 Fi 3640 - p.19 Brignac 46 Fi 3948, foire Saint-Léonard-de-Noblat 46 Fi 3730, papeterie Farebout 46 Fi 3472, papeterie Sempinet 46 Fi 4063, usine Saint-Denis-des-Murs 46 Fi 4090, papeterie Châteauneuf-la-Forêt 46 Fi 1176, foire Eymoutiers 46 Fi 1686, papeterie Peyrat-le-Château 46 Fi 2162). ***Sources internet*** (p.4 extraits d'affiches - p.6 toutes les images - p.12 Saint-Bonnet-Briance). ***IGN Remonter le temps*** (p.9 photo aérienne gare Châteauneuf-Bujaleuf 22/05/2010 Mission P10000252). ***Pays d'art et d'histoire (Pah) de Monts et Barrages - Julie Grèze*** (p.9 grue hydraulique Châteauneuf-la-Forêt - p.13 Sautour-La Bessade, 2023 - p.21 Leycuras en 2016 et 2022, Linards en 2023, Neuvic-Entier en 2023). ***Philippe Baudoin*** (p.10 viaduc Bussy-Varache, 2018). ***Michel Ciria*** (p.10 viaduc Saint-Léonard-de-Noblat, 2019). ***Pah Monts et Barrages - Anne-Céline Carcy*** (p.11 Tunnel de Couégnas). ***Gallica.bnf.fr*** (p.11 Viaduc des 24 piles : *École nationale des ponts et chaussées, PH200 A.16, photographe Auguste-Hyppolyte Collard*, avant 1893). ***Association Peyrat Patrimoine*** (p.12 Peyrat-le-Château - p.18 Peyrat-le-Château). ***PETR du Pays Monts et Barrages - Aurélien Clavreul*** (p.13 Saint-Amand-le-Petit, 2023). ***Damien Chédeville - Musée HistoRail®*** (p.13 Eymoutiers - p.21 Eymoutiers). ***Henri Vignes - Librairie Vignes*** (p.15 conduite forcée). ***Aurélie Lamande*** (p.18 Linards). ***Daniel Mazaud*** (p.20 Plainartige avec sa soeur Lucie Mazaud, dernière gérante de la gare, années 1950). ***Pah Monts et Barrages - Philippe Radonnet*** (p.20 Eymoutiers train à vapeur). ***Christian Sautour*** (p.21 Leycuras avec sa mère Marguerite Filhoulaud, receveuse, 1938). ***Pascale Jabet Duprat*** (p.21 Châteauneuf-la-Forêt, 2023).

Cartes (dans l'ordre d'apparition) : ***Pays d'art et d'histoire (Pah) de Monts et Barrages - Julie Grèze*** (p.4 : source *Guide Gallimard, La France des gares*, 2001). ***PETR du Pays Monts et Barrages - Aurélien Clavreul*** (p.5). ***Pah Monts et Barrages - Guillaume Martin et Philippe Radonnet*** (p.7 - p.16).

Tous les dessins : Pah Monts et Barrages - Philippe Radonnet (dont p.6 d'après *Le Petit Larousse* 1912).
Sauf Pah Monts et Barrages - Julie Grèze (pictogrammes noirs train et tramway, récurrents dans tout le livret).

Merci infiniment aux personnes-ressources de nous avoir transmis leur histoire et leurs documents.

« C'ÉTAIT UN JOYEUX BAZAR DANS LE TRAM' ! IL Y AVAIT LES OIES, LES LAPINS... AU MILIEU DES COLIS ET DES VOYAGEURS. »

André, petit-fils de la cheffe de gare de Saint-Laurent-sur-Gorre (87), dans les années 1940

Le label « Ville ou Pays d'art et d'histoire » est attribué par le ministre de la Culture.
Il qualifie les territoires qui s'engagent dans une démarche active de connaissance et de médiation du patrimoine.

Monts et Barrages appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire
Des vestiges archéologiques à l'architecture contemporaine, les Villes et Pays proposent visites guidées, conférences, expositions, publications, ateliers participatifs autour des projets communaux, projets scolaires... Aujourd'hui, un réseau de plus de 180 Villes et Pays d'art et d'histoire vous offre son savoir-faire dans toute la France.

Le service éducatif organise de nombreuses actions pour permettre la découverte des richesses architecturales et patrimoniales du Pays par le jeune public, pendant et hors temps scolaire (visites, ateliers, projets...).
Le service animation s'adresse à tous les publics : habitants, touristes, élus, EHPAD...

À proximité
La ville de Limoges et les pays Vézère Ardoise, des Hautes Terres Corréziennes et de Ventadour, du Confolentais et de la Vallée de la Dordogne Lotoise bénéficient de l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire.

Pour tout renseignement
Pays d'art et d'histoire
de Monts et Barrages
Le Château - 1 route du Mont
87460 BUJALEUF
Tél. : 05 55 69 57 60
paysmontsetbarrages@gmail.com
www.pahmontsetbarrages.fr

Textes : Pays d'art et d'histoire de Monts et Barrages - Philippe Radonnet & Julie Grèze

Conception : Philippe Radonnet & Julie Grèze, d'après DES SIGNES studio Muchir Desclouds 2018

Crédits photos : ***voir p. 23***

Photo de couverture : ***locomotive à vapeur en gare de Saint-Léonard-de-Noblat, début XX^e siècle © Photothèque Paul Colmar***

Impression : Atelier graphique, Limoges - Décembre 2024

Dépôt légal : janvier 2025

Cofinancé par l'Union européenne

9 782955 213599

www.pahmontsetbarrages.fr